



Knutpunkt BLEKINGE



Ronneby
KOMMUN

Platsanalys
Knutpunkt Blekinge

Titel: Platsanalys Knutpunkt Blekinge

KS 2021/587

Slutrapporterat och antaget av KS 2022-03-01, § 67.

Platsanalys Knutpunkt Blekinge är ett dokument där Ronneby kommun samlat förutsättningar, nyttor och möjligheter för projektet. Dokumentet ska ses som ett första steg mot ett förverkligande av Knutpunkt Blekinge.

Dokumentet bygger på observationer, fakta- och datainsamling, samt dialoger med interna och externa aktörer och sakkunniga.

Platsanalysen är uppbyggt i tre huvudsakliga delar; nyttor, platsens möjligheter och förutsättningar.

På omslaget: Visionsbild av Victoria Sandberg, SLU, praktikant.

Textsammanställning och grafisk form: Hanna Faming, planarkitekt och Victoria Sandberg, SLU, praktikant.

Foto: Hanna Faming och Victoria Sandberg, Pixabay free images.

Innehållsförteckning

Intro.....	4
Nyttor.....	7
Platsens möjligheter.....	16
Hållbarhet.....	21
Förutsättningar.....	22
Sammanvägda förutsättningar.....	38
Källor.....	39

”Knutpunkt Blekinge är ett nytt, strategiskt beläget nav där transportbyten och överföring av varor och tjänster mellan olika transportmedel sker med enkelhet. Det finns potential till hållbara kommunikationer och möjlighet för området att utvecklas till ett unikt hållbart verksamhetsområde med både lokal, nationell och internationell koppling”.

Intro

Blekinge kustbana kan beskrivas som en livsnerv genom Blekinge och när denna får en tydlig relation till annan infrastruktur skapas möjligheter som bidrar till långsiktigt hållbara kommunikationer och en mer attraktiv region för besökare, arbetstagare och arbetsgivare. Att utnyttja spårbunden trafik och låta regionen växa och samtidigt knytas samman är möjligt när stationsområden placeras vid strategiska lägen.

Mötesspår och station i Kallinge

När Trafikverket planerar ett nytt mötesspår längs Blekinge Kustbana i Kallinge har Ronneby kommun och Blekinge en unik möjlighet att etablera ett stationsområde inom samma område. Trafikverket planerar för byggstart av mötesspåret 2026. Mötesspåret syftar till att öka robustheten och samtidigt möjliggöra för tidsförkortningar på sträckan.

Location, location, location!

Det handlar om att hitta en lämplig lokalisering för ett mötesspår. Det handlar också om att det inom vald plats i framtiden ska vara möjligt att anlägga ett stationsområde. Stationsområdet ska dessutom vara strategiskt placerat i förhållande till annan infrastruktur och verksamheter samt ha potential att utvecklas i takt med behov som uppstår.

För Ronneby kommun, aktörer verksamma i närheten och näringslivet i Blekinge finns en sådan plats. Vi har valt att kalla platsen för Knutpunkt Blekinge.



Knutpunkt Blekinge – Mittpunkten i Blekinge

Knutpunkt Blekinge har stor potential att utvecklas till ett nav för olika transportsektorer, både inom gods- och persontrafiken, vilket är unikt för Blekinge och sydöstra Sverige.

Knutpunkt Blekinge är med sitt läge en mittpunkt i Blekinge län och är strategiskt beläget genom dess närhet till både Kallinge och Ronneby tätort. Med dess närhet till Ronneby Airport, Blekinge kustbana, Riksväg 27, E22, Blekinge flygflottilj, men också till omgivande kommuner har området stor potential att bli ett attraktivt transportnav.

”Vid Knutpunkt Blekinge är du nära”

Genom området löper Blekinge kustbana, tågspåret ligger som närmst cirka 500 meter från entrén till Ronneby Airport som har både nationella och internationella flyglinjer. Knappt 1 km från platsen för ett potentiellt stationsområde ligger Riksväg 27 och cirka 4 km från planområdet ligger på- och avfarten för E22.

Ronneby Airport är liksom Blekinge kustbana, Rv 27 och E22 en mycket viktig del för Blekinge och länkarna flygplatsen bildar nationellt och internationellt bidrar till en utveckling och konkurrenskraftighet som Blekinge behöver.

Avstånd kan mätas både i antal kilometer och i tid. Från Knutpunkt Blekinge når du stora delar av Blekinge inom 45 minuter, Stockholm är cirka en timme bort och mellan Knutpunkt Blekinge och Frankfurt tar resan direkt en och en halvtimme. Med ytterligare insatser på järnvägssträckan Karlskrona - Malmö/Köpenhamn nås Öresundsregionen under 2 timmar. Med dessa tidsavstånd i åtanke krymper de geografiska avstånden från Knutpunkt Blekinge.



Åtgärder krävs på Blekinge kustbana

Om de åtgärder Trafikverket menar ytterligare krävs för att nå målet om två timmars restid mellan Karlskrona och Malmö ska bli verklighet krävs stora åtgärder på Blekinge kustbana. Två utredningsalternativ för linjerätningar har tagits fram. Ett av de förslag som Trafikverket presenterar innebär att Mörrums och Bräkne-Hobys station samt mötesspåret och framtida stationsområde i Kallinge förlorar sin koppling till Blekinge kustbana. Om det alternativet realiseras är det enligt Trafikverket inte möjligt att låta den gamla rälsen vara kvar, då det skulle innebära stora investeringar för drift och underhåll.

För mer information om Trafikverkets pågående arbete med Blekinge kustbana, se:

<https://www.trafikverket.se>



Regionalt samarbete för två parallella järnvägssystem

Istället för att lägga ner befintliga stationer i enlighet med ett av utredningens förslag menar Ronneby kommun och Region Blekinge att det öppnar upp för två parallella järnvägar genom Blekinge. I framtiden skulle Blekinge kunna ha en ny järnväg som ger service för tidseffektiva transporter utanför regionen, samt en regional linje som tillgodoser det regionala resandet med utökat antal stationer inom länet.

Med en modern och tidseffektiv tåglinje nationellt kommer Blekinge närmre Öresundsregionen, stambanan och kontinenten. Detta är av stor vikt för näringslivets utveckling i regionen. Kommunen tillsammans med regionen bedömer att det är rimligt att både behov och efterfrågan av resande kommer att öka över tid och att underlaget för persontrafik med dubbla system för regional trafik samt för utomregional trafik kommer att växa. Detta ska även ses i ljuset av möjligheten att utöka godstrafiken på järnvägen.

Med en regional järnväg med fokus på tillgängligheten inom länet finns möjlighet till fler stationslägen för regional tågtrafik inom länet. Det kan öka mindre orters attraktivitet, minska belastningen på våra vägar samt bidra till ett mer hållbart samhälle.

Nyttor

För Blekinge som ofta beskrivs som en avkrok i Sverige är goda och effektiva kommunikationer A och O. Att de dessutom kan verka sömlöst och i stor utsträckning vara fossilfria innebär stora vinster utifrån flera aspekter.

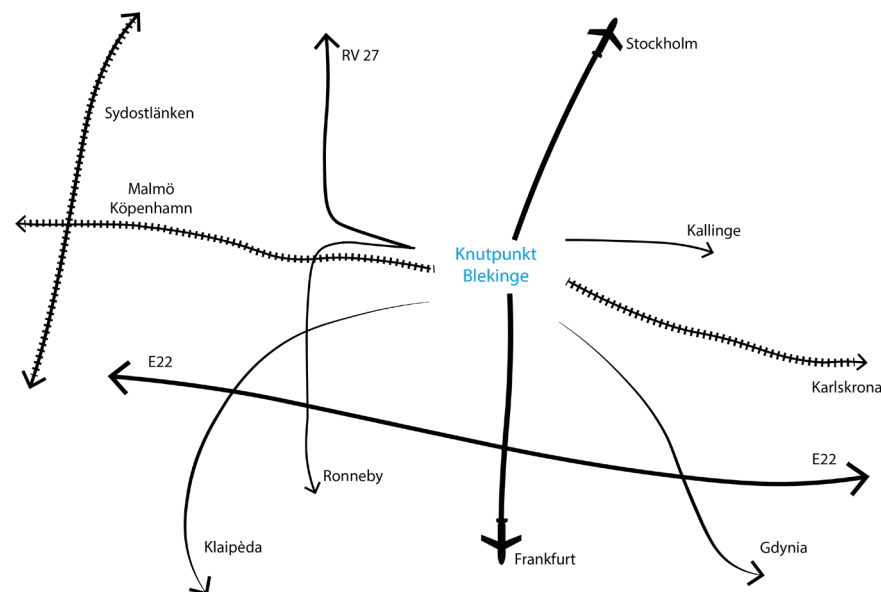
Knutpunkt Blekinge är strategiskt beläget i mitten av Blekinge med närhet till viktiga europeiska transportleder inom TEN-T systemet (Transeuropeiska Transportnätverket). Här finns stor potential att utveckla Blekinge till ett nav för logistik mellan olika transportslag med starka kopplingar både regionalt, nationellt och internationellt.

Historiskt sett har Blekinges infrastruktur framför allt varit ledd i en nord-sydlig riktning, vilket bland annat har sin förklaring i handelsvägarna sjövägen från någon av Blekinges hamnar. I Väst-östlig riktning har det funnits en väg som under flera hundra år har utvecklats från en kuststig till dagens E22 som knyter samman Blekinges kustkommuner. Blekinge kustbana har haft och har fortfarande en viktig funktion i att knyta samman länet med omgivande delar. Likaså är flyget väsentligt för Blekinge och flyttar länet närmre tillväxtregioner, arbetskraft, viktiga samarbetspartners och kontinenten.

I Blekinge bor en övervägande del av befolkningen längs kuststråket vilket gör att Blekinge kustbana tillsammans med E22 har en helt avgörande inverkan på länets utveckling. Vi ser att det med fler stationer utmed Blekinge kustbana skapas ytterligare möjligheter för Blekinge att växa genom att attrahera både invånare och företag. Med fler stationsområden som kan fylla olika behov knyts Blekinges kommuner samman utan att konkurrera med varandra. Knutpunkt Blekinge kan komplettera bostadsorterna genom att tillföra arbetsplatser, service, konferensmöjligheter och mindre verksamheter till en central plats i länet.

Utöver nytillkomna verksamheter kan befintliga företag och verksamheter gynnas av Knutpunkt Blekinge. En av Blekinges främsta arbetsgivare, försvarsmakten (F17), har sedan tidigare aviserat planer på att flytta sin entré och genom det hamna i mittpunkten av Knutpunkt Blekinge.

En sådan förändring bidrar till att arbetstagare, värnpliktiga och studerande på flygteknikutbildningen med enkelhet kan åka kollektivt eller med flyg till F17. Ytterligare en effekt är att godshantering kan hanteras på ett effektivare, säkrare och miljövänligare sätt.



Med ett stationsområde i nära anslutning till flygplatsen utökas flygplatsens upptagningsområde samtidigt som Blekinges invånare och besökare erbjuds ett mer bekvämt och attraktivt resande. Inom Blekinge finns flera attraktiva besöksmål och det internationellt uppmärksammade skeppet Gripshunden och det museum som planeras ses som en viktig del i turismnäringen samtidigt som det ställer krav på infrastrukturen inom och till Blekinge. Knutpunkt Blekinge kan bli entrén till Blekinge för besökare, men också första anhalten på en resa ut i världen.

En konsekvens av de senaste årens pandemi är att det har blivit enklare att arbeta längre ifrån hemmet då det inom flera branscher är möjligt att i större utsträckning arbeta hemifrån. Detta öppnar i sig upp för en annan typ av resande där arbetsmarknadsregioner växer, men också arbetspendlingen omfördelas. Det troliga är att digitaliseringen bidrar till att vissa resor inte kommer behöva göras, medan vissa är nödvändiga och istället då är mer omfattande i tid. Detta talar för att människors vilja att flytta dit goda kommunikationer finns potentiellt kan öka, samtidigt som ett hållbart resealternativ i större grad prioriteras, något som Knutpunkt Blekinge kan erbjuda.

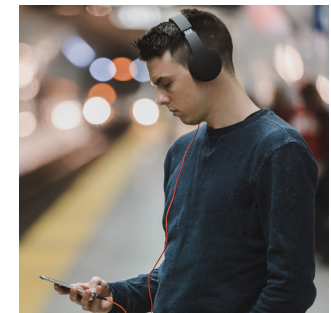
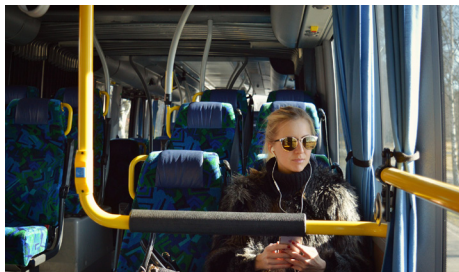
Ronneby kommun ser stor potential för Knutpunkt Blekinge och stora vinster för både kommunen och regionen. Ronneby kommun är, tillsammans med andra aktörer, beredd att investera i en Knutpunkt som bidrar till en attraktiv, effektiv och hållbar samhällsutveckling. En del i detta är att delar av området sedan tidigare är utpekade i översiktsplanen och att markförvärv har gjorts.



Knutpunkt Blekinges betydelse för näringslivet och berörda aktörer

Att länka samman flera olika transportslag på en och samma plats i mitten av Blekinge skapar bättre förutsättningar och öppnar för nya möjligheter för både privatpersoner, företag och näringsidkande i Blekinge och omnejd.

En viktig del har därför varit att låta några av länets främsta aktörer inom näringsliv, turism och infrastruktur belysa vad Knutpunkt Blekinge skulle innebära för dem och vilka nyttor de ser med att placera ett mötesspår och ett stationsområde i närheten av Ronneby Airport och annan infrastruktur.



Swedavia

Swedavias uppdrag är att driva och utveckla tio flygplatser som ingår i det nationella basutbudet och bidra till en god tillgänglighet inom Sverige och till resten av världen. Swedavia ska vara en internationell förebild inom hållbarhet och ledande inom service och utbud. Swedavia vill möjliggöra för människor att mötas – idag och i framtiden.

Swedavia arbetar aktivt för att flyget ska vara fossilfritt för inrikes-trafiken 2030 och för all trafik från Sverige år 2045. De arbetar också aktivt för ett hållbart resande till och från flygplatsen samt att resan ska vara sömlös där resenären ska uppleva att ”dörr till dörr”-resandet är effektivt och okomplicerat.

”Vi vill genom detta förbättra kopplingen mellan olika hållbara trafikslag och höja andelen resenärer som reser kollektivt till och från våra flygplatser”

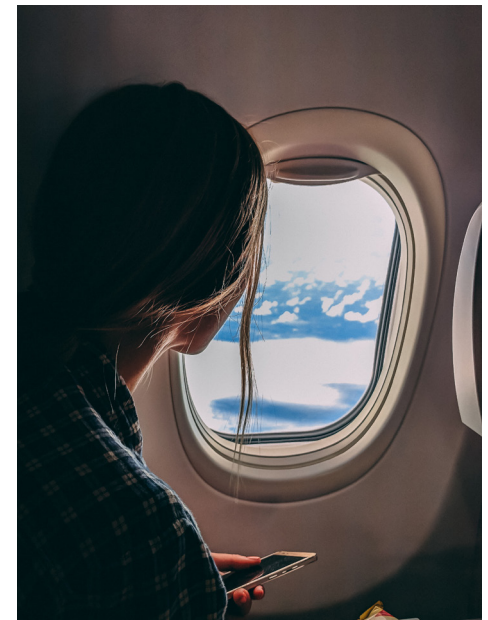
Genom att koppla ihop en flygplats med tågnätet kan den intermodalitet företaget strävar efter möjliggöras och ge flera födelar:

- En starkare tillgänglighet och tillförlitlighet för transportsystemet till och från flygplatsen
- Ökade möjligheter för hållbara resor till och från flygplatsen
- Kompetensförsörjning i regionen höjs genom att en större arbetsmarknad kan nås med förbättrade kommunikationsförbindelser som kopplar till flygplatsen och dess linjenätverk.

”En tågstation bidrar också till förverkligandet av annan flygplatsnära infrastruktur”

Swedavia ser möjligheter att nyttja stationsläget för frakt av drivmedel. Samtidigt kan ett nytt stationsläge positivt påverka trafiksäkerheten på vägarna i och med en överflyttning av person- och godstrafik från väg till järnväg.

Knutpunkt Blekinge kan stärka området som Swedavia verkar i och visionen om en etablering av konferenscenter med tillhörande hotell i anslutning till flygplatsen kan realiseras. Knutpunkt Blekinge kan även bidra till utvecklingen av handelsområdet Viggen samt bidra med nyetableringar vilket gynnar kommunen och regionen.



Visit Blekinge

Visit Blekinge är ett marknadsföringsföretag som ägs av Blekinges fem kommuner och Region Blekinge. Företagets uppdrag är att stärka Blekinge som varumärke och attrahera besökare både från Sverige men också internationellt.

För Visit Blekinge är Knutpunkt Blekinge en nödvändighet för att kunna erbjuda gäster till regionen ett hållbart och tidseffektivt sätt att resa mellan ankomsten och vidare till boende och upplevelser.

”Tågtrafiken kan erbjuda ett tidseffektivt och miljövänligt alternativ för att transportera ankommande gäster till sin slutdestination inom länet”.

Tidsfaktorn är viktig. En väl trafikerad knutpunkt sett till kollektivtrafik besitter potential i att reducera avstånden i tid för förflyttning. En centralt belägen flygplats, med mindre än 45 minuter var än i länet du befinner dig, skulle potentiellt kunna öka Blekinges attraktivitet avsevärt både för våra besökare, men framför allt för befintliga invånare och tilltänkta inflyttande.

”I dagens samhälle mäts inte våra avstånd sett till antal kilometer utan snarare sett till antal minuter”.

Goda kommunikationer frigör tid och tid innebär för många ökad livskvalité. Goda kommunikationsmöjligheter möjliggör därför för en mer attraktiv livsstil med mer fritid, vilket Visit Blekinge ser som en bidragande faktor till ökad inflyttning. Geografiska avstånd är helt enkelt underordnade tidsaspekten för förflyttningar.

Blekinge kan erbjuda hög livskvalitet. För att möjliggöra en ökad inflyttning och talangrekrytering till länet är det nödvändigt att både besitta anknäytning till större regioner nationellt såväl som internationellt med tidseffektiva lösningar.



Företagarna Blekinge

Företagarna erbjuder nätverk, kunskap och praktisk hjälp samt driver utvecklingen för ett bättre företagarklimat, så att företagare får rätt förutsättningar att bli framgångsrika. Företagarna företräder omkring 60 000 företagare genom 250 lokalföreningar. I Blekinge finns cirka 800 medlemsföretag.

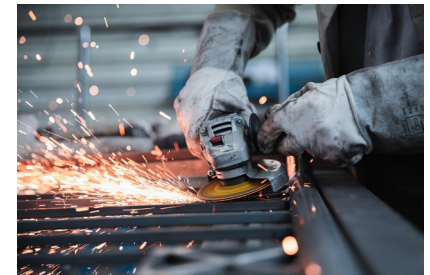
För Företagarna Blekinge är transporter och transporteffektivisering en kärnfråga. Sverige är i många avseenden en kunskapsbaserad och specialiserad ekonomi där transporter ökar tillgängligheten mellan individer och företag.

- Ett effektivt infrastrukturensystem som gör resande enkelt innebär att arbetstagarens kompetens kan matchas bättre mot specialiserade arbetsgivare.
- Investeringar i infrastruktur underlättar kunskaps- och kompetensspridning, vilket ökar produktiviteten i företagen och därmed välbefindandet i regionen och i landet.
- Infrastruktur som bidrar med transporteffektiva lösningar som binder ihop regionerna förbättrar alla företags tillgänglighet till underleverantörer och marknader.

”Det finns inget som tyder på att efterfrågan/
behovet av transporter kommer minska framöver,
tvärtom”.

En generell utveckling är att behovet av mindre kvantiteter och tätare leveranser. Det finns ett stort behov av samverkan mellan olika trafikslag istället för att ställa dem mot varandra. Transporteffektiva lösningar bidrar även positivt till miljöarbetet.

”Bättre infrastruktur, samtidigt som
kunderna är villiga att betala för snabba leveranser,
ökar godstransporterna”



Sydsvenska handelskammaren

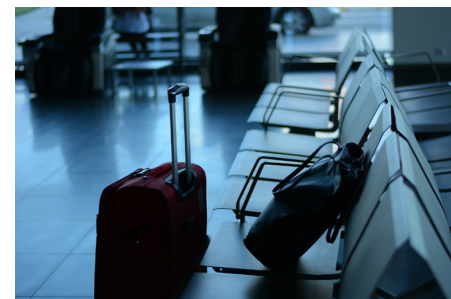
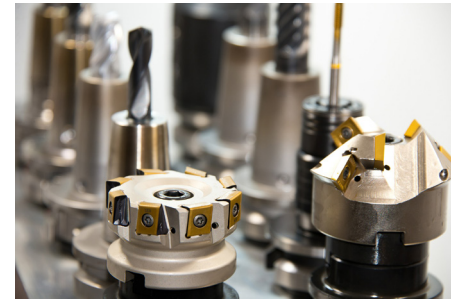
Handelskammarens vision för sydöstra Sverige är att dagens arbetsmarknadsområden, Växjö, Kalmar och Karlskrona växer samman till en arbetsmarknadsregion. De största utmaningarna i sydost handlar om att öka tillgängligheten både inom regionen och till omliggande regioner.

För Sydsvenska handelskammaren är tillgänglighetsfrågor av största vikt. Såväl vägtrafiken, tåg och flyg spelar en viktig roll för att förkorta restider och öka tillgängligheten. Infrastruktursatsningar är därför nödvändiga.

”Infrastrukturen till och från flygplatsen har också en mycket viktig betydelse i det sammanhanget.”

Det finns stora vinster i att knyta samman Ronneby Airport med en järnvägsstation och det är viktigt att investera i infrastruktur som leder till bättre tillgänglighet. De anser också att åtgärder som leder till en förstoring av arbetsmarknadsregioner bör prioriteras. Förutom att förstora arbetsmarknadsregioner är det också viktigt att knyta ihop dem och göra det enkelt att nå regionala centra så snabbt och effektivt som möjligt och att insatser såväl på Blekinge Kustbana som på Kust till kustbanan prioriteras.

Sydöstra Sverige har stora utmaningar vad gäller tillgängligheten till den europeiska marknaden i hela EU. Därför är flyglinjer till och från Blekinge av största vikt. Infrastrukturen till och från flygplatsen är också av stor betydelse i det sammanhanget.



Techtank

Techtank arbetar för att stärka samverkan mellan industri, samhälle, forskningsinstitut och akademi. De driver ett industrikluster som består av industri- och teknikföretag i alla storlekar, från små och medelstora företag till multinationella globalt ledande företag. Tech tanks huvudmän och ägare är Region Blekinge tillsammans med Blekinges fem kommuner.

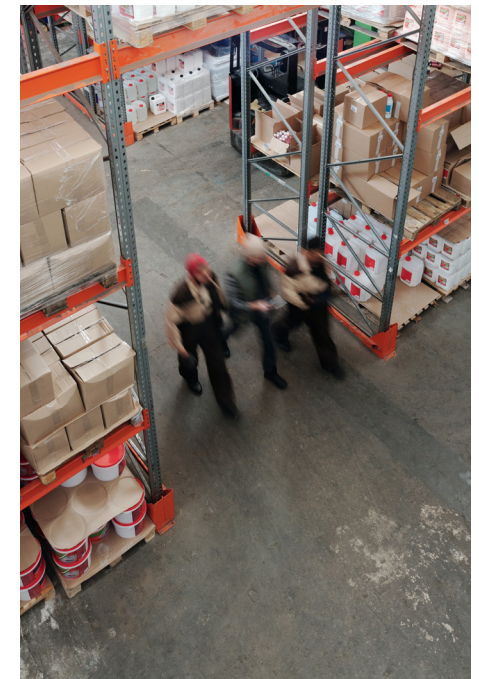
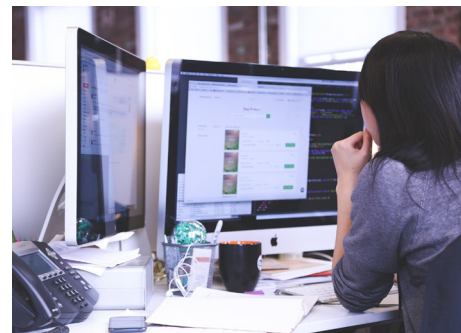
”En utbyggd infrastruktur är en viktig fråga för industrin i Blekinge.”

För företagen som Tech tank samverkar med är kompetensförsörjningen en av de största utmaningarna för tillväxt och ökad konkurrenskraft. Möjligheten att på ett enkelt sätt ta sig till och från, samt inom Blekinge, och på så sätt bli en del av en större arbetsmarknadsregion behöver säkerställas.

”En ökad tillgänglighet skapar förutsättningar för en utökad arbetsmarknadsregion och möjligheter att säkerställa kompetensförsörjningen.”

Ytterligare en viktig del är godshanteringen där snabba och säkra godstransporter behöver säkerställas. Genom ökad tillgänglighet på järnvägen kommer också användandet av tåg som medel för transport av gods att öka, vilket också är positivt för miljön.

Det måste finnas möjlighet till intermodala lösningar och att det är viktigt att alla delar beaktas i planerna för Blekinges infrastruktur och på bästa sätt förenklar för detta.



Blekinge flygflottilj, F17

Försvarmakten finns över hela Sverige. Myndigheten består bland annat av regementen, flottiljer och skolor. F 17 finns på tre platser i landet. Flottiljens stab och huvuddelen av verksamheten finns i Kallinge, norr om Ronneby. F 17 har ca 900 medarbetare, medan Ronneby Garnison omfattar mer än 1300 medarbetare.

Försvarmakten och F 17 befinner sig i ett tillväxtskede, där verksamheten vid Ronneby garnison bedöms bli mer omfattande än idag. Det betyder att alla infrastrukturella åtgärder i anslutning till den militära flygverksamheten måste genomföras på ett sätt som inte begränsar den militära handlingsfriheten på kort eller lång sikt.

Det är mycket positivt med en utveckling av en järnvägsstation söder om dagens civila flygterminal liknande de kollektivtrafikkluster som finns på andra platser. Till en sådan satsning krävs att annan infrastruktur så som ett utvecklat vägnät, bussförbindelser och parkeringsmöjligheter tillkommer.

”Försvarmaktens verksamhet underlättas om samhället runtomkring respektive militäretablissemang upplevs som en attraktiv region”

En järnvägsstation ses som en fördel för Försvarmaktens utveckling i regionen genom att:

- Försvarmaktens behov av inrikes- och utrikes tjänsteresor bedöms öka markant med anledning av ökad värnpliktsutbildning samt myndighetens nya organisations- och samverkansstruktur. Större förband, utlokaliserade förbandsdelar, utökat behov av samverkan mellan myndigheter och nationer är exempel på faktorer som ställer krav på ändamålsenlig och varierad kollektivtrafik runt Försvarmaktens verksamhetsplatser.



Fotograf; Mats Nyström/
Försvarmakten

- Förbättrad kollektivtrafik underlättar för dagens anställda samt medför med stor sannolikhet att arbetskraft lättare kan attraheras ur ett regionalt perspektiv. Ett modernt skapat kollektivtrafikkluster sänder signaler till omgivningen att området är tillväxtorienterat och därigenom kan området upplevas som mer attraktivt och därigenom underlättas personalförsörjningen av Försvarmaktens verksamheter i hela länet.
- Handlingsfrihet är viktigt i militär verksamhet. En tillkomst av en järnvägsstation i garnisonens omedelbara närhet ökar den logistiska handlingsfriheten på ett påtagligt sätt. Om denna satsning kan förverkligas har Ronneby Garnison, och även Karlskrona garnison, bedömt en av de bästa logistiska förutsättningarna i landet genom att ha god tillgång till transportvägar via sjö, land, luft och järnväg.
- I dagsläget tvingas de flesta att använda sig av bil för att ta sig till de olika arbetsplatserna inom Ronneby garnison. Om det skapas en järnvägsstation i garnisonens omedelbara närhet utökas möjligheterna på ett påtagligt sätt, så att fler kan använda kollektiva transportsätt. Med denna förändring minskas sannolikt miljöbelastningen. Om järnvägssatsningen även kompletteras med goda bussförbindelser och parkeringsmöjligheter för privatbilism finns det ännu bättre förutsättningar att öka användandet av kollektivtrafik.

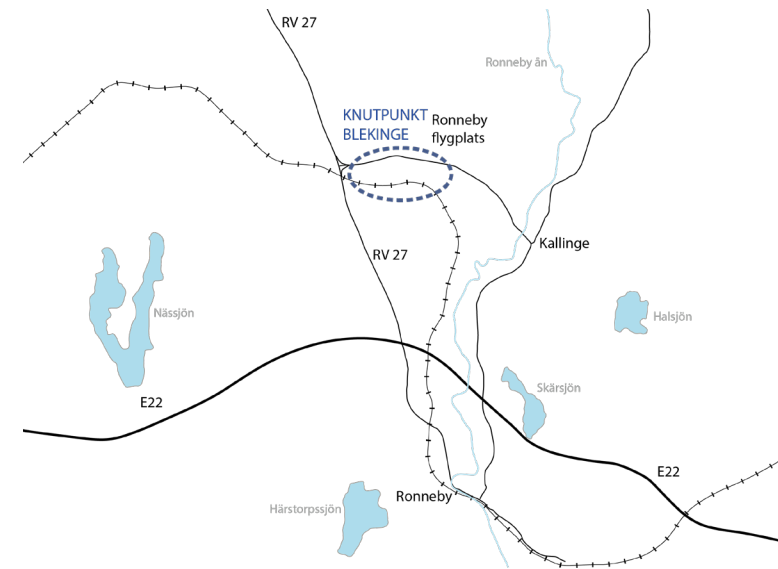
Platsens möjligheter

Knutpunkt Blekinge har med dess läge stor potential att bli ett nav där transportbyten och överföring av varor och tjänster mellan olika transportmedel sker med enkelhet. Hållbara kommunikationer kan bli möjligt tack vare satsningar inom flyget, men också genom en tågstation precis intill Ronneby Airport nära övriga kommunikationsleder. Ett hållbart verksamhetsområde kan etableras med kopplingar både lokalt, nationellt och internationellt.

För att Knutpunkt Blekinge ska kunna realiseras behöver hänsyn tas till flera värden och intressen. Fokus bör vara kopplingar till, från och inom Knutpunkt Blekinge samtidigt som möjliga områden för exploatering kan pekas ut och stärka Knutpunkt Blekinge som ett nav. Tydliga kopplingar och ytor för exploatering innebär mindre ingrepp i naturmiljön och att stadigvarig vistelse inte uppmuntras där det inte är lämpligt.

Tre övergripande möjligheter och behov för Knutpunkt Blekinge har identifierats:

- Platser för bebyggelse och var olika funktioner lämpar sig
- Utveckla och skapa nya kopplingar lokalt, regionalt, nationellt och internationellt
- En tydlig entré till Knutpunkt Blekinge och närhetsskapande åtgärder mellan olika trafikslag

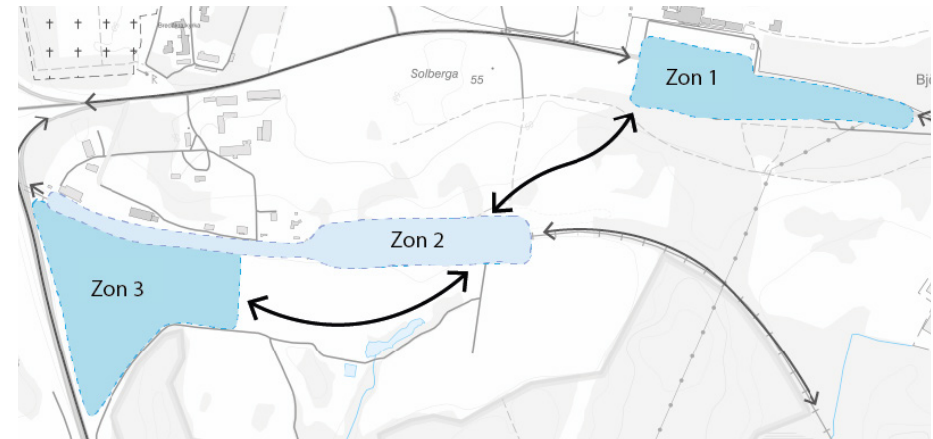


En stationsbyggnad kan anläggas så att den möter upp det böljande landskapet i norr samtidigt som den öppnar upp mot Moabackens naturreservat och odlingslandskapet.

Platser för bebyggelse och var olika funktioner lämpar sig

Inom Knutpunkt Blekinge finns tre särskilt utpekade zoner. Varje zon innehåller flera funktioner som kompletterar varandra och som med enkelhet kan nås via tydliga kopplingar.

- Zon 1 ligger i ett skyltläge utmed Bredåkravägen och närmast flygplatsen. Delar av området är utpekad som ett nytt verksamhets område i översiktsplanen och här finns möjlighet att etablera kompletterande verksamhet till flygplatsen, verksamhets område, resecentrum för lokal och regional busstrafik och möjlig ny entré till Blekinge flygflottilj.
- Zon 2 är beläget utmed gamla Bredåkra station och här finns de rakelement som krävs för mötesspår och ett stationsområde.
- Zon 3 har ett strategiskt läge utmed Rv 27 och är utpekad som nytt verksamhetsområde i översiktsplanen från 2018.



Sektionen är i en nordsydlig riktning med utblick västerut.

Mötesspår och station

Mötesspår och stationsområde lokaliseras inom zon 2. Området sträcker sig drygt en kilometer utmed Blekinge kustbana. Den södra sidan av järnvägen är obebyggd och består av åkermark. För att minimera intrång i pågående verksamheter norr om järnvägen är en breddning av spårområdet lämpligast söderut. En breddning av järnvägsspåret här innebär att en viss del jordbruksmark tas i anspråk, dock innebär åtgärden ingen påverkan på Moabackens naturreservat.

Till zon 2 finns flera olika anslutningar, dels genom befintligt verksamhetsområde i väster, direkt söder om start- och landningsbanan via Bredåkravägen samt söderifrån via en grusväg med infart från Rv 27. De befintliga anslutningarna kan stärkas och på så sätt även stärka relationen mellan de olika zonerna.

En unik konstruktion och utformning möjliggör för ett stationsområde inom zon 2, cirka 500 meter från Ronneby Airport. Byggnaden behöver byggas så att hindersfriheten för flyget inte påverkas, det innebär att den behöver utnyttja det kuperade landskapet norr om järnvägsspåret och växa in i landskapet. Vistelsetiden i området är begränsad och sker inom ett begränsat område. Bullerskyddade passager samtidigt som stationsbyggnaden har en sluten konstruktion skapar en barriär mot flygbullret och minskar risken för skador om olycka sker i närheten.

Utblickar från stationsbyggnaden kan skapas mot Moabackens naturreservat och den södra infarten till Knutpunkt Blekinge.



Utveckla och skapa nya kopplingar lokalt, regionalt, nationellt och internationellt

Knutpunkt Blekinge blir ytterligare en länk längs med Blekinge kustbana och bidrar till att skapa nya kopplingar som tidigare inte varit möjliga, mycket tack vare närheten till Ronneby Airport.

Både de lokala, regionala, nationella och internationella kopplingarna kan utvecklas. Dessa ger möjligheten för företag att rekrytera talanger och vända sig till en större marknad med sina varor och tjänster.

Genom intermodala och smidiga lösningar kan godshanteringen utvecklas och ske snabbt och säkert. När Sydostlänken kopplas till Blekinge kustbana finns det möjlighet för gods att levereras till och från hamnarna i Karlskrona och Karlshamn för att sedan transporteras vidare uppåt i Sverige. Leveranser som idag sker med lastbil. Om Blekinge kustbana kompletteras och har två parallella tågssystem kan regionbanan utnyttjas till godstrafik. Närheten till både Rv 27 och E22 bidrar också till en effektiv godshantering. Om godstrafik med tiden kan hanteras i Kallinge kan verksamheter för distribution lokaliseras i området.

Knutpunkt Blekinge kan även utvecklas till ett regionalt resecentrum, det innebär att långresor med buss kan serva området.

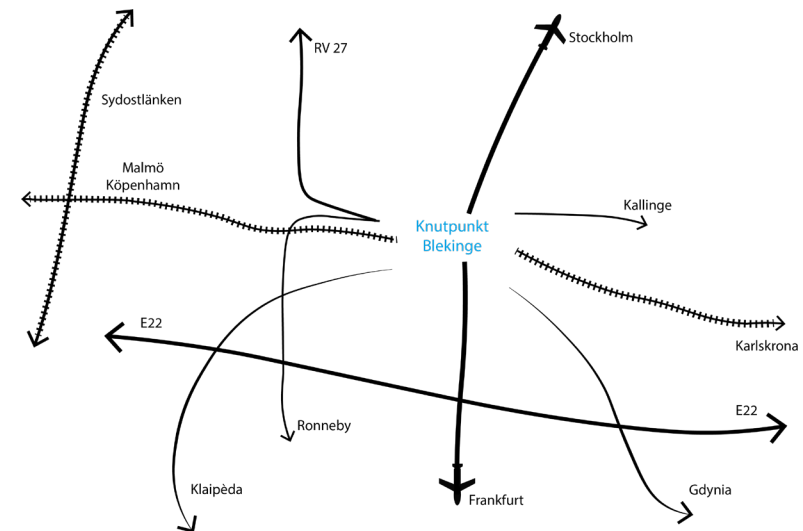
Hur når jag Knutpunkt Blekinge?

Knutpunkt Blekinge och stationsområdet kommer kunna angöras både norr- och söderifrån, valet avgörs av syftet med besöket och hur du reser.

Norrifrån angörs Knutpunkt Blekinge via Bredåkravägen, här är även närheten till Kallinge tätort som mest påtaglig. Den norra delen av stationsområdet nås via en passage utformad som en tunnel som leds

från Ronneby Airport/Bredåkravägen. Härifrån anländer resenärer med flyg, bil, buss, gång eller cykel.

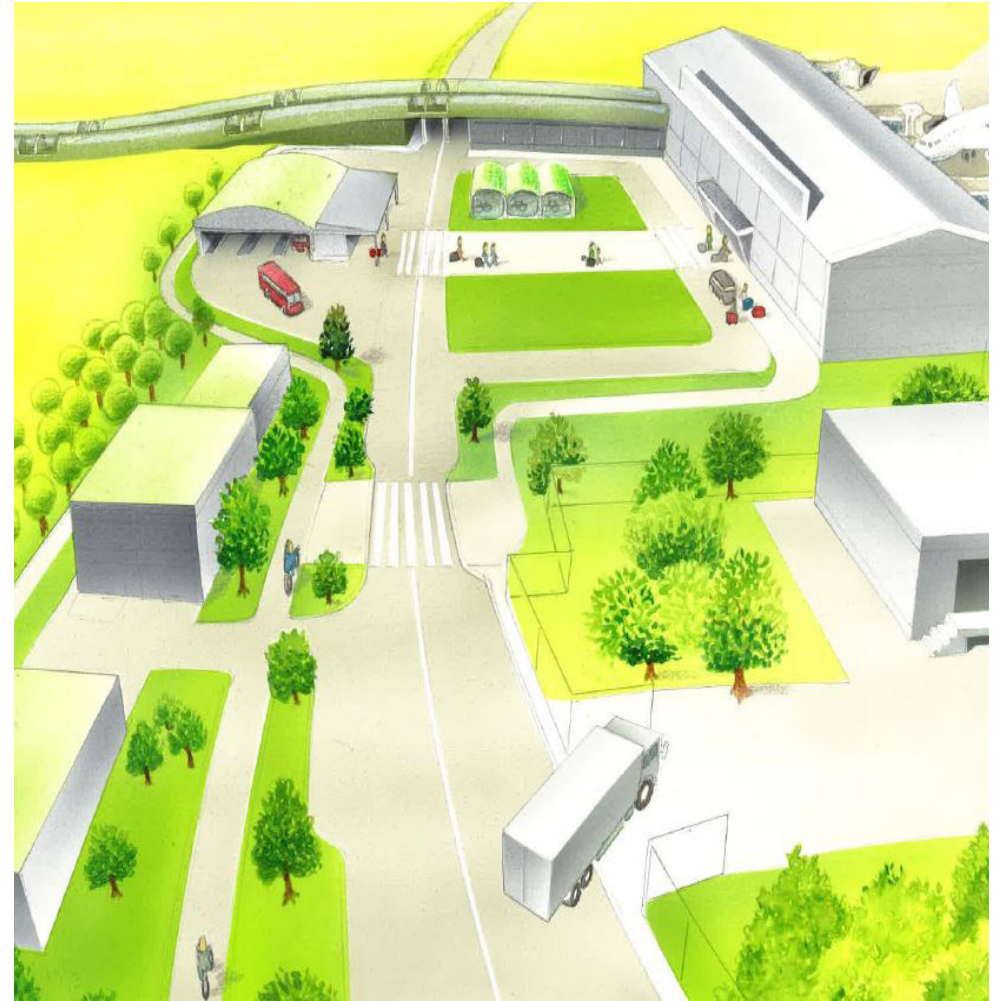
Länken söderifrån via Rv 27 och E22 är tydlig då befintlig infart (idag grusväg) utvecklas till "södra infarten" och ger möjlighet för bilburna och i förlängningen även gång- och cykel att angöra området i nära anslutning till stationsområdet. Det innebär att ett nytt stationsområde hamnar mer centralt i Ronneby kommun och att bilister inte behöver angöra centrum för att resa vidare med tåg. Ett parkeringsgarage i nära anslutning till entrén möjliggör för en säker långtidsparkering med möjlighet till laddning av elbil.



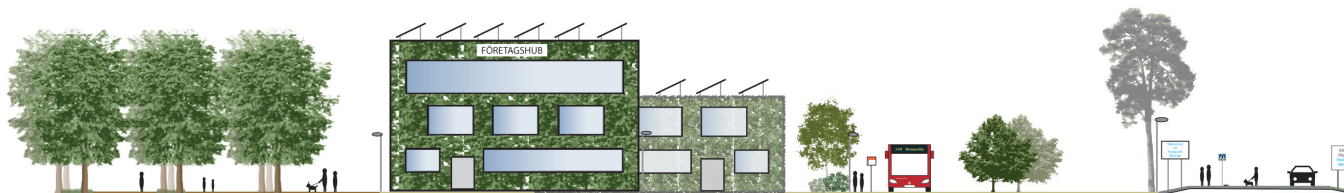
En tydlig entré till Knutpunkt Blekinge och närhetsskapande åtgärder mellan olika trafikslag

Bredåkravägen är stråket som knyter samman de olika funktionerna och transportslagen inom Knutpunkt Blekinge. I takt med att ett transportnav växer fram utvecklas platsen till ett resecentrum som tydliggör entrén till Knutpunkt Blekinge.

- Bredåkravägen får karaktären av en stadsgata med refuger och en markbeläggning som kan bidra till lägre hastighet.
- Passagen mellan järnvägsstationen och flygplatsen är en stängd tunnel som utestänger buller från flygverksamheten. Tunneln tillgängliggör hela Knutpunkten för resenärer oavsett med vilket färdmedel de anländer till platsen och hur de väljer att fortsätta sin resa.
- Ett sömlöst hållbart resande kan bli verklighet tack vare Knutpunkt Blekinge. Det innebär att resenärer med enkelhet ska kunna växla trafikslag och på så sätt använda ett effektivt och hållbart resealternativ.
- En bussterminal placeras söder om Bredåkravägen och minimerar konflikter mellan olika trafikslag samt ger passagerare en dedikerad och säker yta för på- och avstigning.
- Cykelvägen flyttas till Bredåkravägens södra sida vilket skapar en tydligare koppling till bussterminalen och stationen.
- Genom att flytta cykelvägen möjliggörs för verksamhet närmre flygplatsområdet på Bredåkravägens södra sida.



Bredåkravägen får karaktären av en stadsgata. Illustration: Per Josefsson.



Vid Knutpunkt Blekinge kan byte mellan transportmedel ske med enkelhet. Här finns kopplingar lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Hållbarhet

Ronneby kommun har tagit fram en hållbarhetsstrategi som gäller mellan 2022-2025. Strategin har tagits fram för att säkerställa att vi inom kommunkoncernen arbetar tillsammans för en hållbar framtid för alla som bor, lever och verkar i Ronneby kommun idag och i framtiden.

Kommunkoncernens hållbarhetsarbete ska präglas av en långsiktig balans mellan perspektiven social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet samt bidra till Sveriges generationsmål. Generationsmålet innebär att ”till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser”.



De tre dimensionerna av hållbarhet, ekologisk, ekonomisk och social, går in i varandra.

Hållbarhetsstrategin innehåller fem fokusområden som har en tydlig koppling till Ronneby kommuns vision och strategiska målområden. Fokusområdena är ömsesidigt beroende av varandra och kan därför inte lösas var för sig.

Förutsättningar för hållbar utveckling

- Samhällsnyttig, cirkulär och biobaserad ekonomi
- Livskraftig natur och hållbara livsmiljöer
- Jämlika och jämställda villkor
- Hälsa och välbefinnande

Platsanalysens inriktning på samhällsplanering och infrastruktur faller under fokusområdet Livskraftig natur och hållbara livsmiljöer. Inom fokusområdet finns inriktning Klimat och energi som bland annat syftar till att Ronneby kommun ska verka för hållbara transporter och resor och Hållbar samhällsplanering som bland annat syftar till att Ronneby kommun ska bidra till hållbara transporter, bra infrastruktur och kollektivtrafik med andra regioner och större städer.

Knutpunkt Blekinge bidrar till ett mer hållbart samhälle genom att erbjuda ett fossilfritt transportmedel mellan flygplats, arbete, besöksmål eller annan destination. Med fler stationer likt ett pärlband utmed Blekinge kustbana ökar möjligheten och underlaget till en utökad pendling vilket leder till minskad bilanvändning.

Förutsättningar

När ett nytt mötesspår ska anläggas är det av största vikt att det placeras där det också är möjligt att i framtiden anlägga ett stationsområde. Genom att belysa områdets förutsättningar kan bilden av Knutpunkt Blekinge och områdets möjligheter stärkas samtidigt som utmaningar kan bemötas.

Markägoförhållanden

Inom området för platsanalysen finns ett flertal markägare. Både privata, kommunala och statliga markägare finns representerade. För en komplett förteckning, se bilaga 1.

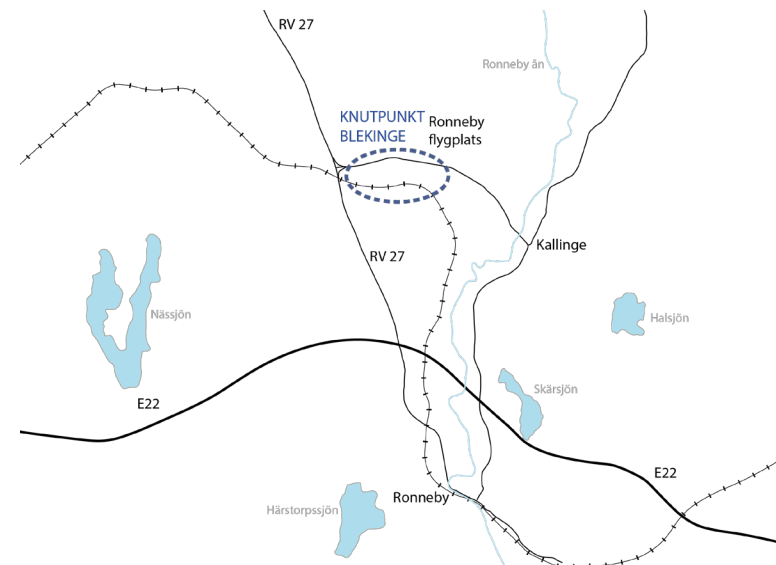
Markanvändning

Horisontellt genom området för platsanalysen löper Blekinge kustbana. På den norra sidan av järnvägen finns tecken av tidigare stationsområde och här finns idag en varierad bebyggelse, både verksamheter och bostadshus. Mellan Bredåkravägen och järnvägen är Djupadals gods beläget och det bedrivs jordbruk både norr och söder om järnvägen. Området mellan järnvägen och flygplatsen är hedmark och betesmark. Området präglas också av att det är in- och utflygningszon, då inflygningsljus är utplacerade i området.



De norra delarna av området för platsanalysen gränsar till Ronneby Airport och flygflottiljens, F17, område. Här går Bredåkravägen som binder samman Kallinge tätort med Rv 27. Bredåkravägens norra sida gränsar till ett inhägnat område, medan den södra delen gränsar till framför allt skog, men också en öppen yta som delvis används för upplag av massor.

Det södra området för platsanalysen är ett område som sträcker sig utmed Rv 27 mellan järnvägen i nordväst och Moabackens naturreservat i söder. Landskapet präglas av jordbruksmark.



Verksamheter och bebyggelse

Området för platsanalysen består framför allt av obebyggd mark, medan det finns verksamheter och bebyggelse i närheten, både norrut inom flygplatsområdet, österut i Kallinge och västerut med jordbruk och tillhörande bostad. I väst finns även mindre verksamheter så som verkstäder och plåtslageri.

Kulturhistoriska värden och fornlämningar

Området har historiskt sett brukats för jordbruksändamål. Vid en fornlämningsinventering år 2006 påträffades en lämning av Svenstorps by, byn är klassad som en fornlämning. Vid storskiftet 1817 fanns här fem gårdar, men samtliga lades ner i samband med framväxten av Djupadals gods från omkring 1840-talet. Det finns inga synliga lämningar på platsen och enligt beslut från Länsstyrelsen behöver den inte utredas vidare.

Järnvägen och Bredåkra station

Redan på 1870-talet planerades för en järnväg mellan Växjö och Ronneby, sträckan kom sedermera att förkortas till mellan Tingsryd och Ronneby med station bland annat vid Bredåkra. Järnvägen invigdes år 1896 och trafikerades med både godståg och persontåg fram till dess nedläggning år 1965. I området fanns förutom stationsbyggnaden ett flertal byggnader varav vissa finns kvar, medan andra är rivna.



Bredåkra station, 1898.



Historisk karta från 1972, Lantmäteriet.



Bredåkra station idag.

Landskapsbild, naturmiljö och topografi

Bredåkra hed eller Björkehed som området kallas är beläget mellan Moabackens naturreservat och Ronneby flygplats. Området är obebyggt med delvis skog, öppna ytor, vattendrag och blötmark. Bredåkra hed består idag främst av betesmark i ett böljande men småskaligt landskap. Platsen mellan järnvägen och flygfältet består av en blandning av låg fältvegetation, berg i dagen och dungar av blandade trädarter, främst lövfällande.

Från Bredåkravägen och söderut till järnvägen finns stora höjdskillnader med en relativt brant sluttning ned mot järnvägen. Järnvägens räls är upphöjd en större del av sträckan genom området på en järnvägsbank för att hamna i höjd med marken vid den gamla stationen västerut. Järnvägens sträckning skiljer norra delens betesmark från marken söderut som brukas som åkermark. Längs platsens öst - nordöstliga sida går det en svag dalgångs-lik försänkning av marken. En stor del av området ligger under inflygningsljusen till flygfältet, platsens östra del har ingen bebyggelse. Söder om järnvägen öppnar landskapet upp sig mot Moabackens Naturreservat och marken planar ut till jämn åkermark. Åt väster ligger bebyggelse så som den gamla stationsbyggnaden samt verksamhetslokaler och lantbruksbyggnader.



Platsen mellan Bredåkravägen och järnvägen är idag till stor del öppen med buskage av olika träd och buskar för att efter järnvägen övergå i åkermark. Inflygningsljusen är belägna i det böljande landskapet.

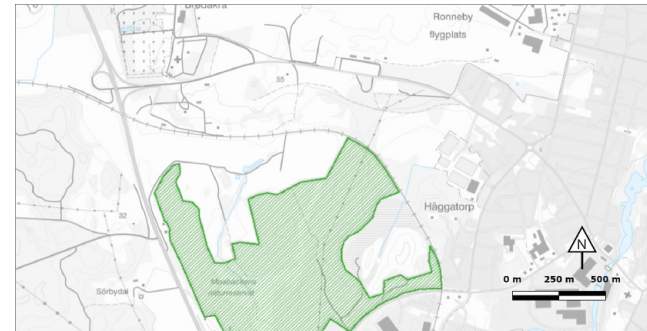
Naturvärden

De sandiga markerna kring flygområdet innehar höga naturvärden med exempelvis backsvala, sandödlor och sandlevande insekter. Dessa är beroende av att områdena hålls öppna. Den hedliknande karaktären är viktig att arbeta för.

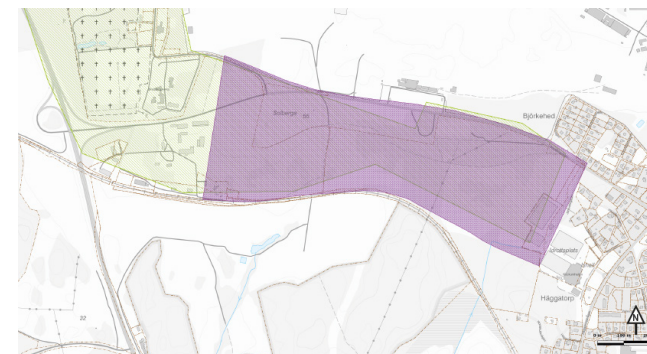
Cirka 250-300 meter söder om järnvägen (utifrån utpekade områden i platsanalysen) är naturreservatet Moabacken beläget. Naturreservatet förvaltas av Länsstyrelsen. Naturreservatet ligger i ett sprickdalskand-skap med skogsklädda höjder och dalsänkor med åkermark. Främst består reservatet av ädellövskog med gammal bok och ek. Tillgången på död ved är god både i skuggiga och i solbelysta lägen. Området innehåller ett flertal kända rödlistade arter, framförallt av lavar och svampar.

Området mellan flygplatsen och järnvägen är av riksintresse för naturvård som del av Bredåkradeltat. I riksintressebeskrivningen framgår att området är en distalbrant i vars kant grundvattenströmmarna från Bredåkradeltat tvingas i dagen av underliggande tätare jordlager och bildar öppna kalkkällor. Vattenströmmarna bidrar till en rik flora i beteshagar och eklundar inom området. De två källorna som finns i området är idag de enda som återstår med permanent vattenflöde. Källmiljöerna utgör en viktig del av riksintresset, och har ett stort bevarandevärde.

Delar av det område som platsanalysens omfattar är utpekade som ekologiskt känsligt område. Ekologiskt särskilt känsliga områden (3 kap 3 § miljöbalken) anger att områden som är särskilt känsliga från ekologisk synpunkt och ska så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan skada naturmiljön.



Moabackens naturreservat.



Ekologiskt känsligt område.

Nyckelbiotoper

En nyckelbiotop är ett område i skogen som i och med sina höga naturvärden har en mycket stor betydelse för skogens växter och djur. I en nyckelbiotop kan det finnas hotade eller sällsynta arter som behöver området för sin överlevnad.

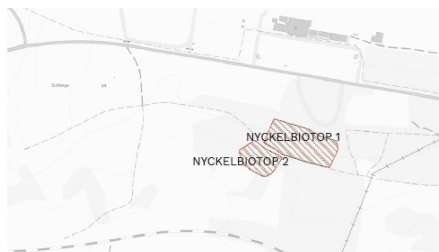
Område 1 - Nordvästra området

Ett lundartat område i södra kanten av Bredåkradeltat.

Naturvärdena är i huvudsak knutna till ett tiotal gamla ekar. Flera av ekarna är ihåliga och kan utgöra livsmiljö för ett flertal ovanliga insekter. I norr ingår en del av en allé med gamla parklindor som också har ett högt naturvärde. I öster finns även en riktigt grov gran. Buskskiktet utgörs av enstaka hassel samt rikligt med sly av något icke inhemskt trädslag, förmodligen silverpoppel. Fältskiktet består framförallt av bredbladiga gräs (bl.a. hässlebrodd) och vitsippor. Lämplig skötsel består i återkommande röjningar och gallringar för att gynna naturvärdesträden och efterträdare till dessa. Det är särskilt viktigt att hålla fritt från sly runt de gamla ekarna.

Område 2 - Sydvästra området

Inom det andra nyckelbiotopsområdet finns rikligt med bärande buskar, döda träd, spärrgreniga grova träd och högstubbar. Gammal al dominerar trädskiktet. Även här finns rikligt med död ved som kan utgöra livsmiljö för insekter. Markunderlaget är brant med blottad jord. Luftfuktigheten i området är hög och jämn. Området är källpåverkat och översilat. En kraftig källa finns i Bredåkradeltats södra del, ungefär 300m söder om flygstationen. Hela området bör lämnas till fri utveckling.



Nyckelbiotoper.

Rödlistade- och fridlysta arter

I området finns flera rödlistade örter som behöver beaktas vid förändring av markanvändning. Insekten Ekträdlöpare har setts i de träd täta östra delarna av området. Inne på flygfältet har sandödla och flertalet rödlistade fågelarter noterats.



Rödlistade arters fyndplatser.

Treradig Lindallé

Strax söder om Bredåkravägen ligger en lindallé som är över 100 år gammal. Lindallén är den enda återstående delen av Blekinge bataljon som var belägen här i slutet av 1800-talet och 1900-talets början. Allén består av tre rader, cirka 18-20 träd planterades per rad med cirka 10 meters mellanrum samt cirka 10 meter mellan raderna. Utmed allén låg den så kallade Lärgatan eller Kaserngatan och här fanns flertalet av byggnaderna, till exempel slutar allén där officersmässen en gång stod, idag finns bara husgrunden kvar.

Allén omgärdas delvis av skog och dyker upp i landskapet och ger ett mäktigt och ordnat intryck i en övrigt varierad och blandad natur. Lindallén omfattas av ett generellt biotopskydd och är delvis utpekad som nyckelbiotop. Allén har till synes fått vara fredad och samtliga träd är ungefär lika stora vilket tyder på att de aldrig behövt planteras om.



Del av lindallé.



En öppen yta för grusupplag finns idag mellan den något skymda lindallén och Bredåkravägen.

Jordbruksmark

Jord- och skogsbruk är av nationell betydelse. Detta innebär att brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Väsentligt samhällsintresse

Kommunen gör bedömningen att ett mötesspår och ett framtida stationsområde är ett väsentligt samhällsintresse som väger upp mot förlusten av jordbruksmark. Åtgärden berör och förstärker riksintresse för kommunikation såväl som riksintresse för flygplatsen. Stora vinster kan göras genom att koppla ihop stationsområdet med Rv 27 söderut och flygplatsen i norr.

Alternativ lokalisering

Alternativa lokaliseringar har studerats. Den omkringliggande marken präglas av höga naturvärden och har sämre förutsättningar för mötesspår och stationsområde. Aktuellt område är strategiskt beläget mellan två utpekade verksamhetsområden och i närhet av väl utbyggd kommunikation.



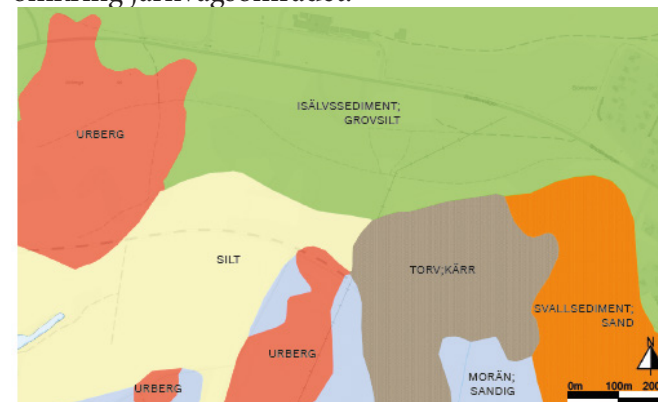
Jordbruksmark.

Dricksvattenförekomst

Enligt vattendirektivet ska vattenförekomster som används för uttag av viss kvantitet, eller reserverats för framtida uttag, skyddas för att garantera tillgången på vatten av god kvalitet. Större delen av planområdet är idag utpekad som dricksvattenförekomst och finns med som prioriterad dricksvattenresurs i både kommunens och den regionala vattenförsörjningsplanen. Grundvattnet som finns här idag behöver saneras från de höga halter PFAS som upptäcktes i Kallinge 2013 för att kunna användas som dricksvatten. PFAS är mycket stabila ämnen och vissa bryts ned mycket långsamt, medan andra betraktas som omöjliga att brytas ned. Områdets potential för framtida uttag ska dock beaktas. Dricksvattenförekomsten i området omfattas inte av ett formellt vattenskydd enligt kap 21 och 22 §§ miljöbalken, utan är ett utpekad intressant område för framtida uttag.

Geotekniska förhållanden

Området norr om järnvägen består framför allt av isälvssediment, grovsilt och berg. Sydvästra delarna intill järnvägen består av lera-silt. Det finns en låg risk för skred i området. Grundförutsättningarna tillsammans med järnvägsrälsens upphöjning indikerar en risk just omkring järnvägsområdet.



Berg- och jordarter.

Förorenad mark

År 1965 exploderade en av cisternerna inom Cisternanläggning 317. Anläggningen uppfördes under åren 1957-1959 och bestod av två underjordiska cisterner som innehöll cirka 500 kubikmeter vardera. Mellan cisternerna fanns ett underjordiskt pumprum och anläggningen användes till lagring av reabensin. Explosionen innebar att området förorenades och senare undersökningar har konstaterat att föroreningen har en linsformad utbredning på cirka 50 * 100 meter och finns på cirka 7-10 meters djup.

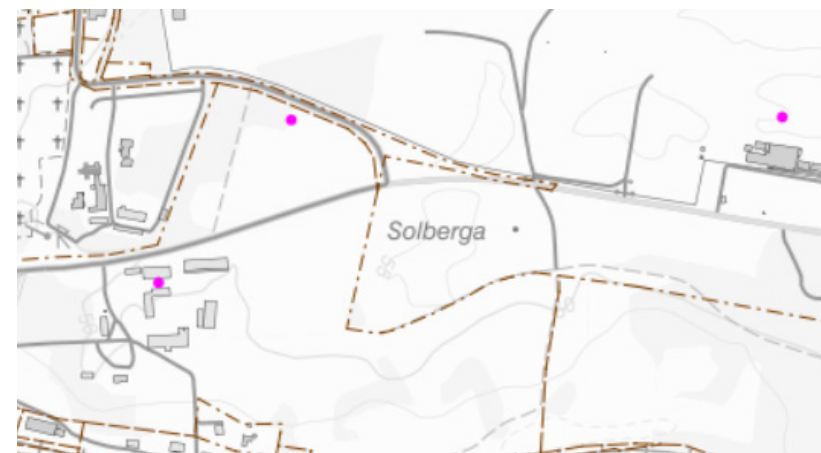
Föroreningen finns inte i nära anslutning till något riskobjekt avseende människor varför inga hälsorisker bedöms föreligga vid rådande situation. Mot bakgrund av att föroreningen är relativt gammal, i relation till spridningsomfattningen, bedöms den inte heller på lite längre sikt utgöra någon risk. Det bedöms heller inte föreligga några större övriga miljörisker. Detta då djupet till föroreningen är stort och inga riskobjekt finns i närområdet. Utifrån aktuellt föroreningsläge bedöms det således i nuläget inte föreligga några miljö- eller hälsorisker som kräver ytterligare åtgärder.

Vid en framtida exploatering av området och en ny användning av området kan denna bedömning behöva att omprövas. Det är inte enbart risker i sig som kan påverkas, utan också eventuell masshantering ifall det skall grävas, anläggningar som kan försvåra framtida saneringsåtgärder (om behov uppstår), förorenings-spridning mm.

Vid pågående verksamheter finns utpekade områden som eventuellt är potentiellt förorenade på grund av den verksamhet som bedrivs eller som har bedrivits på platsen, t.ex. nämns sågverk.



Bild över platsen Förorenad mark.



Markeringar visar potentiellt förorenade områden.

Riksintressen

Utvecklingen av Knutpunkt Blekinge behöver förhålla sig till de olika riksintressen som finns inom och i anslutning till planområdet. Om två eller fler riksintressen står i konflikt med varandra ska det intresse som bäst gynnar en långsiktig hushållning med mark, vatten eller den fysiska miljön i övrigt ges företräde. Riksintresse för försvarsmakten har alltid företräde framför andra riksintressen. Riksintressen som finns inom området:

- Riksintresse för naturvård
- Riksintresse för kommunikation: Ronneby flygplats
- Riksintresse för kommunikation: Blekinge kustbana
- Riksintresse för totalförsvaret

Riksintresseområde för naturvård

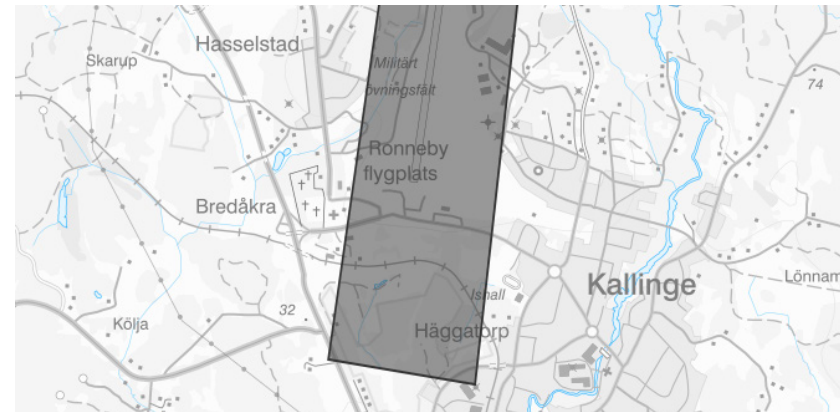
Bredåkradeltat utgör riksintresse för naturvård. Det är ett av Sveriges största isälvsdeltan, med belysande exempel på bland annat rullstensåsar, dalfyllningar och kamebildningar. Bredåkradeltat är ett nyckelområde för uttolkningen av södra Sveriges senglaciala utveckling. Det är också en mycket viktig grundvattenreservoar och spelar stor roll för dricksvattenförsörjningen i Ronneby kommun.



Riksintresse naturvård

Riksintresse för kommunikation: Ronneby flygplats

Ronneby flygplats ingår i det nationella basutbudet av flygplatser och har en fundamental nationell och regional betydelse. Riksintresseområdet ska enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av flygplatsen. Flygplatsen är enligt riksdagens beslut en del av stommen i ett effektivt och långsiktigt hållbart flygtransportsystem som säkerställer en grundläggande interregional tillgänglighet i hela landet.



Del av riksintresse kommunikation: Ronneby flygplats

Riksintresse för kommunikation: Blekinge kustbana

Genom området för platsanalysen löper Blekinge kustbana vilken är utpekad som ett riksintresse för kommunikation. Järnvägen förvaltas av Trafikverket. För järnvägen gäller ett respektavstånd som prövas i varje enskilt fall. Ur säkerhetssynpunkt är avståndet normalt minst 30 meter men kan vara större med hänsyn till bland annat buller och risker.

Riksintresse för totalförsvaret

Blekinge flygflottilj F17 utgör riksintresse för totalförsvarets militära del. Försvarsmaktens riksintresse berör en stor del av Ronneby kommun och även riksintresset för den civila luftfarten.

Värdet av flygplatsen består i första hand av möjligheterna att fortsatt nyttja en av få kvarvarande militära flygplatser för flygning med i första hand enhetsflygplanet JAS 39 och för övningar av krigsfunktioner.

Försvarsmakten bedömer att det saknas motiv till att överväga nyetablering av militära flygplatser. Behovet av skydd för riksintresset är därför mycket högt prioriterat. Därtill utgör Ronneby garnisonsområde navet i den samlade verksamhet som bedrivs i området och funktionen kan inte utan större olägenhet flyttas eller förläggas på annan ort.

Flygplatsen är av vital betydelse som en del i Försvarsmaktens kvarvarande system av flottilj och övningsflygplatser anpassade för militär verksamhet. Den används framförallt för den utbildning och träning av flygförare på flygplan JAS39 samt utbildning och träning av den personal som krävs för att upprätthålla en flygplats i drift. Verksamheten pågår såväl dagtid som kvällstid.

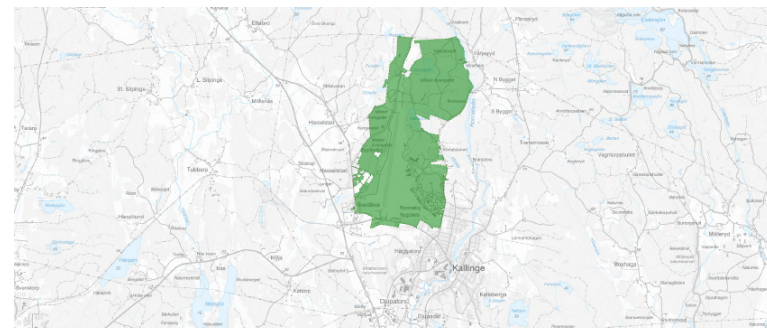
Riksintresseområdet för en flygplats utgörs av mark som direkt används eller som i framtiden kan komma att användas för luftfartens behov. För att tillkomst eller utnyttjande av riksintresset inte ska försvåras måste ytterligare områden beaktas när ny bebyggelse eller markanvändning planeras. Det kan handla om områden som påverkas av buller från flygplatsen eller områden där höga objekt skulle kunna utgöra hinder för landande eller startande flygplan.

Riksintressets markområde för flygplatsen utgörs av ett område som sträcker sig 500 meter i vardera riktningen från banans centrumlinje samt 1 500 meter i längdled i vardera riktningen, räknat från banans ändar. Utbredningen relaterar till den faktiska utbredningen av landningsbanan, med tillagd marginal för att möjliggöra eventuell framtida utbyggnad.

Restriktioner

Verksamhet som innebär att människor uppehåller sig stadigvarande under lågt in- och utflygande flygplan ska helst inte lokaliseras inom markområdet. Risken att ett flygplan havererar är extremt liten men risken är dock förhöjd vid just start och landning. Lokalisering av flygplatsens driftsfunktioner och luftfartsanknuten utrustning skall säkerställas, men dessa funktioner behöver inte disponera hela riksintresseområdet. Områden som ligger i rullbanans förlängning skall skyddas mot intrång med hänsyn till risk för 3:e man samt siktskydd för ljuslinjen.

Inom riksintresseområdet finns också områden med hänsyn till flyghinder, flygbuller och elektromagnetisk störning, där tillkomsten av höga anläggningar och störningskänslig bebyggelse kan leda till restriktioner för flygverksamheten.



Riksintresse för totalförsvaret.

Risk för påtaglig skada

Påtaglig skada på riksintresset kan uppstå då åtgärder medför direkta eller indirekta begränsningar i vilken verksamhet som kan utföras på eller kring flygplatsen/flottiljen.

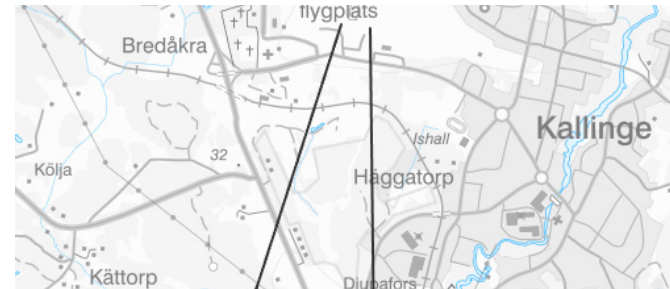
Exempel på åtgärder som kan medföra påtaglig skada är:

- Uppförande av ny, alternativt större förändringar av befintlig, störningskänslig bebyggelse inom det område som utgör påverkansområde för buller eller annan risk
- Förändringar i infrastruktur i närområdet som på något sätt påverkar möjligheterna att transportera fordon, materiel eller personal till och från flygplatsen/flottiljen och dess närområden
- Införandet av begränsningar så som områdesskydd som på något sätt förändrar möjligheterna till nyttjande av riksintresseområdet, genom exempelvis begränsningar i tillståndspliktig verksamhet, uppförandet av anläggningar m.m.
- Uppförandet av höga objekt inom område som utgör stoppområde för höga objekt, område med särskilt behov av hinderfrihet eller MSA-område.
- Planer och bestämmelser som uppmuntrar till friluftsliv inom påverkansområdet för buller eller annan risk.

Flyghinder

Platsanalysen berör delvis område för hinderfrihet för flyget. Här får inga åtgärder som riskerar störa flygets verksamhet placeras.

Det innebär att åtgärder så som byggnader, skorsstenar, master eller vindkraftverk som placeras inom detta område ska anmälas skriftligt till Försvarmakten.



Område för hinderfrihet söder om Ronneby Airport.

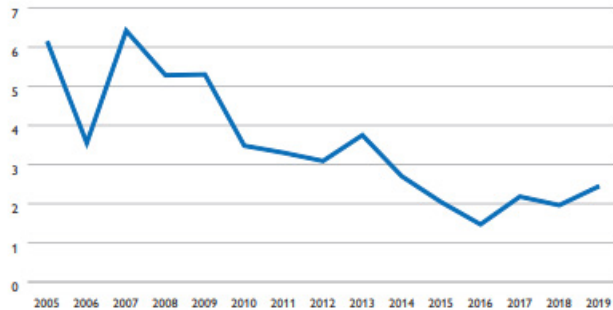
In- och utflygningszon och risker

Start och landning på Ronneby Airport och F17 sker strax väster om flygplatsterminalen i både nordlig och sydlig riktning. Inflygningsljusen söderut är belägna över Bredåkra hed. Inflygningsljusen sträcker sig 900 meter ut från tröskeln på landningsbanan och får inte skymmas av träd eller byggnationer utan ska kunna ses från inkommande flyg. Mellan tröskeln och järnvägen är det cirka 700 meter.

I Sverige har Statens haverikommission uppdraget att utreda alla olyckor och allvarliga tillbud inom luftfarten. För att en händelse ska klassas som haveri krävs att luftfartyget har använts i avsikt att flyga och att

- någon person skadas med dödlig utgång eller skadas allvarligt genom händelsen,
- luftfartyget utsätts för skada eller strukturella fel eller,
- luftfartyget saknas eller inte kan lokaliseras.

Diagrammet visar att majoriteten, 84 %, av olyckorna under perioden 2005-2019, inträffade inom den privata eller sportbetonade luftfarten. Det finns inga inrapporterade olyckor i Blekinge län under perioden.



Antal olyckor med svenskregistrerade luftfartyg, dvs. exklusive skärm- och hängflyg, per 100 000 flygrörelser 2005–2019. Transportstyrelsen, 2019.

Buller inom Knutpunkt Blekinge

Knutpunkt Blekinge omgärdas av flera källor till buller; väg, järnväg och flygtrafik, både civil och militär. Den mest påtagliga källan till buller är den från flygtrafiken. Området för platsanalysen ligger inom Försvarmaktens utpekade influensområde som har definierats som ett område där den beräknade utomhusnivån kan vara mer än 80 dBA maximal ljudnivå för flygtrafik. Ingen störningskänslig bebyggelse så som exempelvis bostäder och skolor är tillåten. Övrig ny bebyggelse i närheten av en flygplats ska ta hänsyn till buller från flygtrafiken.



Kommunikationer och vägnät

Transeuropeiska Transportnätverket TEN-T

Det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är ett trafikslags-övergripande nät inom EU och angränsande länder. I TEN-T ingår ett nätverk av bland annat järnvägar, vägar, hamnar, flygplatser och järnvägsterminaler. Transportnätverket utgörs av en struktur på två nivåer för EU:s transportvägar, ett övergripande nät och ett stomnät. Det övergripande nätet täcker alla europeiska regioner medan stomnätet länkar samman de viktigaste noderna inom EU.

Genom en väl sammanlänkad infrastruktur i Europa kan infrastrukturen användas mer effektivt, transporter bli mer effektiva och bidra till minskad klimatpåverkan och till ökad säkerhet.

Blekinge ingår i TEN-T-nätverket via hamnarna som är belägna i Karlskrona och Karlshamn. Vidare berör även transportstråket Baltic-Link TEN-T-nätverket då det syftar till att bygga ut en existerande transportkorridor och ansluta Skandinavien till den Baltisk-Adriatiska korridoren inom TEN-T. Baltic-Link omfattar riksväg 27, Kust till kustbanan mellan Göteborg-Karlskrona/Kalmar och färjelinjen Karlskrona-Gdynia. Med projektet finns stora möjligheter att knyta ihop produktions- och konsumtionsmarknader i centrala och sydöstra Europa, Sverige och Norge.

Flyg

Ronneby Airport är en regional och militär flygplats belägen i Kallinge cirka 8 kilometer norr om Ronneby. Flygplatsen är den enda i Blekinge och är en viktig nod för nationella och internationella förbindelser för sydöstra Sverige. Ronneby airport är den flygplats i sydöstra Sverige som har flest resenärer inrikes vilket kan förklaras genom länets geografiska läge och att resande med tåg till Stockholm innebär långa restider samt flera byten. Ronneby Airports

upptagningsområde omfattar framför allt Blekinge, men resenärer kommer även från grannlän.

Den militära delen av flygplatsen benämns Blekinge flygflottilj F17, medan Swedavia använder benämningen Ronneby flygstation för den civila delen av flygplatsen. I kommersiella sammanhang benämns flygplatsen Ronneby Airport. Den civila verksamheten bedrivs i enlighet med ett avtal mellan Försvarmakten och Swedavia.

Flygplatsen ingår i försvarmaktens riksintresse och är av nationell betydelse för totalförsvaret som är en av regionens största arbetsgivare. Den civila delen av flygplatsen omfattas av riksintresse för kommunikation. Flygplatsen ingår även i TEN-T systemet.

För F17, vars verksamhet präglas av flyget är det av största vikt att verksamhet i dess direkta närhet inte påverkar deras intressen, det innebär indirekt också att annan verksamhet inte får påverkas negativt och att anpassning efter F17 verksamhet krävs. Nedan är tre aspekter som är viktiga att hantera:

- flygbuller kan bli en olägenhet för passagerare och övriga
- hinderfriheten störs så att flygplatsen förlorar handlingsfrihet
- haveri i närheten kan leda till skador på tredje person i ökad omfattning jämfört med idag.



Flygplatsen längs Bredåkravägen.

Blekinge kustbana

Blekinge Kustbana sträcker sig mellan Kristianstad och Karlskrona och är totalt 129 km lång. Järnvägen går genom området för platsanalysen och trafikeras av Öresundståg mellan Karlskrona och Helsingör, Danmark. Järnvägen är enkelspårig, elektrifierad och utgör ett viktigt stråk för såväl person- som godstrafik genom Blekinge och ner till Öresundsregionen. Öresundstågen X31 på Blekinge kustbanan trafikeras vanligtvis av ett tågsätt om 3 vagnar med en längd 78,9 meter och med två tågsätt blir längden cirka 158 meter. Totalt går det 35 persontåg/dygn (Öresundståg) på sträckan, det innebär att det passerar två tåg i timmen från tidig morgon tills sen kväll inom området för platsanalysen. Öresundstågen har varit i bruk sedan 2000 och dess livslängd beräknas vara till 2030 då nya tåg behöver tas i drift.

Godstrafik

Blekinge kustbana trafikeras av godstrafik framför allt på den västra delen av banan. Stillerydshamnen i Karlshamn har godstrafik västerut till Hässleholm och kopplas där ihop med Södra stambanan. Det går även godstrafik från Hässleholm till Mörrums Bruk via Karlshamn C. Två gånger i veckan körs godståg på sträckan Alvesta-Karlskrona-Hässleholm-Vislanda.

Antalet godståg år 2019 på sträckan väster om Karlshamn är upp till 11 tåg/dygn på grund av växling av tåg mot Stillerydshamnen och Mörrums Bruk.

Eftersom järnvägen är enkelspårig är det under persontrafikens maxtimmar svårt att få fram några godståg och det är dagsläget inte möjligt att köra ett godståg per riktning samtidigt.

Bilväg

Genom området för platsanalysen sträcker sig Bredåkravägen, och i väster går riksväg 27 som binds samman med E22 söderut. Samtliga vägar ingår i ett större lokalt, regionalt och nationellt system för infrastrukturen. Bredåkravägen är kommunal väg som är måttligt trafikerad, men med en stor andel tung trafik. 2001-2011 har mätningar för Trafikverket gjorts på Bredåkravägen (ÅDT) som visade på en ökning av den genomsnittliga dygnstrafiken från 900 till 2110 förbipasserande fordon. Värdet är relativt lågt och vägen kan bedömas vara lågt/medel trafikerat område. Körfälten omfattar cirka 8 meter, medan vägområdet omfattar mellan cirka 11-12 meter inklusive gång- och cykelväg. Hastighetsbegräningen är 70km/h och idag kan det upplevas otryggt att exempelvis korsa vägen.

Vid start och landning av flyg begränsas framkomligheten på Bredåkravägen med hjälp av trafikljus.



Bredåkravägen

Gång-och cykelväg

Längs Bredåkravägen följer en gång-och cykelbana som sträcker sig från Kallinge tätort mot Bredåkra kyrkogård och Hasselstad. Standarden på cykelvägen kan anses god, den har en bredd som kan upplevas vara överdimensionerad sett till platsen och användningen av den idag.

Kollektivtrafik

Blekinge kustbana har förbindelser mellan Karlskrona och Helsingör, Danmark, och närmsta järnvägsstation från planområdet ligger idag i centrala Ronneby ca 6 km bort. I anslutning till flygplatsterminalen finns en busshållplats för busstrafik som trafikerar av både lokala och regionala bussar.

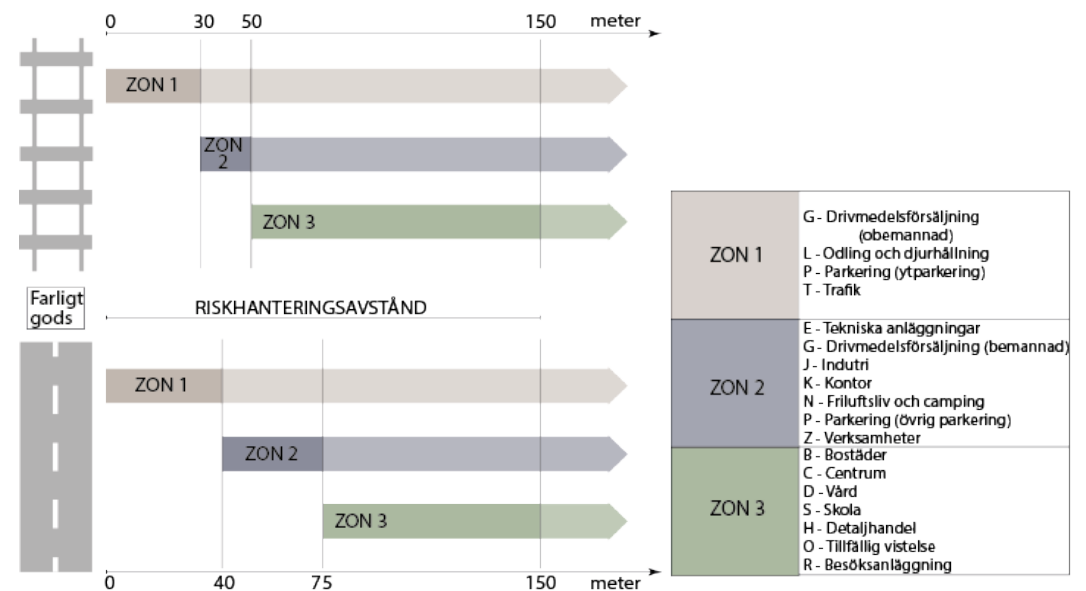
Det finns ingen statistik om antal avstigande i området, men Swedavia har uppgifter om att det är ett lågt antal av deras resenärer som anländer till flygplatsen med kollektivtrafik. Under "normalåren" 2017-2019 (inklusive flygstrejk 2019) uppgår Bergkvarabuss att mellan 25 000-30 000 resenärer rest med flygbussen mellan Karlskrona och Ronneby. Statistiken omfattar enbart SAS avgångar.

Under 2022 kommer anropsstyrd flygbuss trafikera västra Blekinge och Ronneby Airport.

Vad gäller busspendlingen till och från området är den begränsad, antal påstigande från flygplatsen är mellan 5-10 per dag. Antalet påstigande vid F 17 är mellan 8-10 personer dagligen.

Farligt gods

Bredåkravägen är en transportled för farligt gods. I dagsläget transporteras inte farligt gods på järnvägen, men möjlighet till detta finns. I tabellen beskrivs vilken markanvändning som får rymmas inom respektive zon.



Förutsättningar för mötesspår och stationsområde

Tekniska förutsättningar för mötesspår och stationsområde:

- Lägsta rekommenderade radie vid plattform är 500 meter.
- Största tillåtna rälsförhöjning vid plattform är 100 mm, men rekommendationen är att inte gå över 70 mm vid plattform.
- Högsta tillåtna lutning för spår utmed plattform är 10 ‰. Vid ombyggnation av plattform eller vid nyanläggning av plattform eftersträvas max 5 ‰ lutning på spåret.

Diagrammet nedan visar rekommendationer på plattformslängder från Trafikverket. Utöver nämnda längder kan regionala avvikelser förekomma, i synnerhet kortare plattformar. Längs med Blekinge kustbana är de flesta plattformar mellan 100-150 meter.

Huvudsaklig trafikuppgift	Plattformslängd	Kommentar
Regional tågtrafik	255 m	Motsvarar motorvagnståg med 9 vagnar à 27 m
Interregional tågtrafik	355 m	Motsvarar motorvagnståg med 12 vagnar à 27 m
Höghastighetståg	410 m	Krav enligt TSD P1
Nattåg	455 m	Motsvarar loktåg med 15 vagnar à 27 m samt 2 lok à 16 m

Sammanställning av rekommenderade plattformslängder.
Trafikverket, 2019.

Järnvägssträckan inom området för platsanalysen är belägen mellan två snävare kurvor och har ett cirkulärelement med radien cirka 1480 meter. Möjlig sträcka för mötesspår och stationsområde är cirka 600 meter, inräknat området under inflygningsljusen. Vid respektive ände behöver det anläggas växlar och signalobjekt mm, vilket medför att den effektiva längden på ett mötesspår skulle kunna vara cirka 350 meter. Detta behöver studeras mer noggrant för att få fram mer tillförlitliga längder. Befintligt spår behöver även justeras och byggas om längs i stort sett hela sträckan. Detta främst för att få till rakelement där växlarna ska placeras.

Mötesspåret går troligen att placera på antingen södra eller norra sidan av befintligt spår och det krävs ett område på mellan 10-15 meter för två spår i bredd.

Enligt tidigare utredningar i närområdet är rälsförhöjningen 60 mm inom aktuellt område.

Teknisk försörjning

Den tekniska infrastrukturen, bland annat ledningar för el och bredband samt kommunalt vatten och avlopp, är utbyggd till närområdet och anslutning är möjlig. Ökad belastning på befintlig infrastruktur kan behöva utredas.

Sammanvägda förutsättningar

Genom att väga samman olika förutsättningar och intressen inom området för platsanalysen kan följande konstateras:

- Naturvärden beaktas och kan bevaras.
- Geotekniken behöver utredas vidare inför exploatering.
- Sanering vid förorenad mark kan krävas för verksamhet inom avgränsat område, hänsyn behöver tas vid masshantering.
- Begränsad del jordbruksmark behöver tas i anspråk till verksamhet som bedöms vara av väsentligt samhällsintresse.
- Riksintresse för flygplatsen, riksintresse för totalförsvaret och bullertrycket i området begränsar möjligheten till bebyggelse inom området för platsanalysen.
- Riksintresse för flygplatsen, riksintresse för totalförsvaret och bullertrycket i området behöver beaktas vid utformning av de funktioner som krävs för mötesspår, station och passage där emellan.
- Skyddsavstånd från led med farligt gods behöver beaktas vid exploatering.
- För att kunna ge en mer exakt placering för mötesspår med plattformar behövs mer detaljerade utredningar.
- Plattformen i Kallinge bör vara minst 100 meter lång med en framtida utbyggnadsmöjlighet beroende av trafikeringen av järnvägen.
- Under inflygningszonen bör bebyggelse, på grund av risken, begränsas och anpassas efter platsens förutsättningar.



Källor

Baltic Link (2022-01-13) <http://www.baltic-link.se/vad-ar-baltic-link-2/>

Banvakt.se, Bild Bredåkra station 1972, Gustavsson, B., <https://banvakt.se/gullberna-nattraby-ronneby-kallinge-bredakra-karlshamn/bredakra/>

Boverket (2009) Flygbuller i planeringen, <https://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/flygbuller.pdf>

Digitaltmuseum, Bild Bredåkra station 1898, fotograf okänd, <https://digitaltmuseum.org/021018098815/bredakra-jarnvagsstation>

Försvarsmakten, Blekinge flygflottilj F17. <https://www.forsvarsmakten.se/sv/organisation/blekinge-flygflottilj-f-17/>

Region Blekinge (2021-11-08) Länsstransportplan för Blekinge 2022-2033. Remissversion.

Trafikverket (2019) Tabell platformslängder, s.26, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/66228/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_132_kapacitet_pa_jarnvag_en_kunskapsoversikt.pdf

Transportstyrelsen (2019) Tabell luftfartsolyckor, s.7, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/sakerhetsoversikt-luft-2019.pdf>

Transportstyrelsen (2021) Olyckor och tillbud, <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luftfart/Olyckor-och-tillbud/>

Transportstyrelsen (2020) Transportstyrelsens säkerhetsöversikt, <https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/luftfart/sakerhetsoversikt-luft-2020.pdf>

Wikipedia (2021-07-09) Bredåkra-Tingsryds Järnväg, https://sv.wikipedia.org/wiki/Bred%C3%A5kra%E2%80%93Tingsryds_J%C3%A4rn%C3%A4g

Fornsök (2021) [https://www.raa.se/hitta-information/fornsok/Rådgivning från sakkunnig från Artportalen 2021-11-15](https://www.raa.se/hitta-information/fornsok/R%C3%A5dgivning_fr%C3%A5n_sakkunnig_fr%C3%A5n_Artportalen_2021-11-15)

Fotografi; Försvarsmakten 2022-01-14

Gratisbilder från Pixabay

